INSTRUCTIONS DE COURSE

Départ 25 octobre 2015

INDEX

1. REGLES
2. CENTRE DE COURSE
3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE
4. PROGRAMME
5. COMMUNICATIONS
6. PAVILLONS DE COURSE
7. ZONES DE COURSE
8. LE PARCOURS
9. LE DEPART
10. L'ARRIVEE
11. TEMPS LIMITE-ABANDON
12. SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATION
13. RECLAMATIONS ET DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE
14. CLASSEMENT
15. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT
16. PUBLICITE
17. BATEAUX OFFICIELS
18. SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS
19. PRIX
20. OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DU CO-SKIPPER
21. EVACUATION DES DETRITUS
22. ORGANISATION
23. DECISION DE PARTICIPER

Annexe 1.a. Déclaration de départ
Annexe 1.b. Déclaration de non-routage
Annexe 1.c. Fiche Semi-rigides d'assistance
Annexe 1.d. Auto-plombage
Annexe 2. Parcours
Annexe 3.a. Cartes du départ
Annexe 3.b Cartes Antifer/Etretat
Annexe 3.c Carte Etretat/Antifer
Annexe 3.d. Ligne d'arrivée
Annexe 4. Déclaration d'arrivée
Annexe 5 Ordre des vacations
Annexe 6 Prescriptions FFVoile
Annexe 7 Plombages par classes

Heure officielle :
En France : UTC + 2 jusqu'au samedi 24 octobre et UTC + 1 à partir du dimanche 25 octobre
Au Brésil : UTC - 2 soit Heure Française – 3 à partir du dimanche 25 octobre.
Tous les horaires donnés dans les présentes Instructions de Course et sur les tableaux d'affichage, seront :

- *A terre, pour les opérations de départ ou d'arrivée, en heure locale,*
- *En mer, pour les opérations autres que celles énumérées ci-dessus, en UTC.*

1 REGLES

La régate sera régie par :

1.1 les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2013/2016 avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de celles prévues en A.C.4.3 précisées ci-dessous :*

- **RCV 28.1 (Effectuer le parcours) :** modifiée dans I.C. 9.4
- **RCV 41 (Aide extérieure)° :** modifiée dans I.C.1.7.1.2
- **RCV 44.1 *(Effectuer une pénalité)*** : modifiée dans I.C. 12.1.1 et I.C.12.1.4
- **RCV 61 *(Exigences pour réclamer)*** : modifiée dans I.C.13.1.1 et I.C.13.1.3
- **RCV 62 *(Réparation)*** : modifiée dans I.C.8.2 et I.C. 13.3.2, annexe 2.1 et 2.2
- **RCV 63 (In*structions)*** : modifiée dans I.C.12.2.5 , I.C. 13.4.1, I.C.13.4.2 et I.C.13.4.3
- **RCV 66 (Demande de réouverture)**: modifiée dans I.C. 13.3.3

1.2 Pour les IMOCA,les règles en vigueur du Championnat du Monde IMOCA.
1.3 Les prescriptions de la FFVoile (annexe 6)
1.4 La partie B, section II du RIPAM (COLREG) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, voir AC 4.3.
1.5 Les Réglementations Spéciales Offshore ISAF (RSO) 2014/2015 catégorie 1 Monocoques et Multicoques avec les modifications propres à chaque classe

1.6 Complément aux règles de classe

1.6.1 Non routage pour les IMOCA et les Class 40

1.6.1.1 Données météorologiques complémentaires

Les concurrents IMOCA et les Class 40 sont autorisés à acquérir uniquement les données météorologiques suivantes :

- ✓ Images provenant de satellites d'observation.
- ✓ Cartes d'observation et de prévision.
- ✓ Fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- ✓ si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- ✓ si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, de l'Organisation Mondiale de la Météorologie*: Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP,Météo Consult, Wetterweld.de, Squid, Predictwind,GEM. Cette liste n'est pas exhaustive ; pour tout ajout d'un organisme météorologique officiel, le skipper doit en faire la demande écrite à la direction de course au plus tard le 24 octobre 12h.*

Toutefois, ces données peuvent éventuellement être compressées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que cette compression ne modifie l'information météorologique contenue.

A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations.

La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit de cette règle.

1.6.1.2 Interventions non autorisées de la part d'une source extérieure au bateau

a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autre que celui autorisé en 5.6.1.

b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance de la terre, d'une source extérieure, ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après.

La transmission ou la mise à disposition des résultats d'une recherche conduite par une source extérieure au bateau visant à lui procurer une compilation sélective des informations météo les plus adaptées à sa situation :

- la synthèse des données,
- des conseils accompagnés d'informations météo,
- la mise à disposition de pages sélectionnées sur un site ou une adresse internet,
- des fichiers cryptés,
- des fichiers dont la résolution serait changée,
- des fichiers météo ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par
- l'organisme fournisseur,
- des fichiers, documentations sur la météo ou des choix de route.

Exception :
Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la Direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC). Ces informations seront transmises soit par standard C, soit par téléphone satellitaire ou sur l'E mail du ou des bateaux concernés.
(Ceci modifie la RCV 41)

1.6.2 Pour les IMOCA, la quantité d'eau de survie sera de 9 litres au minimum dans un bidon de 10 litres plombé en ouverture et position (IMOCA C.2.3.d) : RESERVE D'EAU DOUCE DE SECOURS)

1.6.3 **Selon l'AC 7.11,** Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours **:** 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et en position pour les monocoques et uniquement en fermeture pour les Multicoques.

1.6.4 Pour les Class40, les Multi50 et les ULTIME :

1.6.4.1 Le container de sécurité selon les RSO 4.21.2 sera plombé en position et devra contenir les éléments suivants :

- 1 téléphone iridium portable étanche
- 1 GPS portable étanche avec piles de rechange
- 1 VHF portable étanche ou dans une housse étanche +piles de rechange

- 1 sart radar ou AIS autonome
- 1 lampe à éclats étanche avec piles et ampoule de rechange
- 6 fusées parachutes rouges SOLAS
- 6 feux à mains rouges SOLAS
- 2 fumigènes oranges
- des bâtons lumineux à réaction chimique type cyalume
- 1 miroir de signalisation
- des aliments énergétiques 10000 Kj
- une trousse de premier secours avec 2 tubes écran solaire et des pansements efficaces
- 2 couvertures de survie
-1 feu flash light
-des sachets de fluorescéine
-1 couteau

1.6.4.2 Chaque bouée de sauvetage définie dans les RSO 4.22.1, doit être équipée d'un sachet de teinture de fluorescéine (OSR 4.22.1.iii).

1.7 En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2 CENTRES DE COURSE

2.1 Au Havre

2.1.1 Les bureaux de l'organisation générale de l'Epreuve, du Comité de Course, du Jury et de la Presse sont aux **Docks Vauban, quai des Antilles –76600 Le Havre**
Les numéros de téléphone et fax seront affichés sur le tableau officiel au Havre.

2.1.2 Le bureau du PC Course est ouvert à partir du vendredi 16 octobre 2015 jusqu'au samedi 24 octobre 2015 de 09h00 à 12H30 et de 14H00 à 19H00 et de 06H00 à 10H00 le dimanche 25 octobre 2015.

2.1.3 Le tableau d'affichage officiel se trouve au PC Course et sur le site officiel de la course, http://www.transat-jacques-vabre.com/fr/documents-de-course-tableau-officiel

2.1.4 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillon officiel situé sur un mât arborant le pavillon Transat Jacques Vabre et le pavillon FFVoile devant le PC Course.

2.2 A Paris

Les bureaux des Centres de Course et de Presse sont installés à l'adresse suivante:
Chez Mille & une Vagues
Centre Nautique Paris-Boulogne
Face au 36 Quai Alphonse Le Gallo
92100 Boulogne Billancourt - FRANCE

Ils sont ouverts du lundi 26 octobre 2015 jusqu'à 20h00 le 2 novembre 2015.

2.3 Au Brésil

Les bureaux des Centre de Course et de Presse seront installés au port d'Itajaí au **Centrevento, Av . Ministro Victor KONDER, 303**
CEP 88301 – 700 - **Centro – ITAJAÏ / SC** - **BRASIL**
Ils sont ouverts du samedi 31 octobre 2015 à 09H00 jusqu'à la date d'arrivée du dernier bateau dans le temps limite.

2.4 Pendant tout le déroulement de la course

La Direction de course est joignable 24H/24 en cas d'urgence :
(Les numéros de portable seront communiqués sur les fiches sécurité qui seront remises au plus tard au briefing départ du samedi 24 octobre).
Les skippers peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de Course, à l'adresse suivante **course@tjv2015.org**

Ils seront transmis si besoin au Comité de Course ou au Jury International

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Quand les bateaux sont à quai au Havre, toute modification aux instructions de course sera affichée au plus tard à 06h00 le jour du départ.

3.2 Quand les bateaux sont en mer, conformément à la règle 90.2(c) des RCV, des modifications aux Instructions de Course pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les concurrents ne sont pas en portée visuelle ou VHF les modifications seront transmises à chaque concurrent par téléphone satellite et email, chaque concurrent devra accuser réception des modifications.

4 PROGRAMME (avenant n°1 et 2 à l'AC)

4.1 LE HAVRE

Vendredi 16 octobre	**12h00 :**	Les bateaux doivent être à la disposition de l'Organisation de la course, dans le port du Havre, Bassin Paul Vatine, sous peine de recevoir une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1 000 euros par tranche de 24 heures de retard. Cependant, l'organisation de la course pourra déroger à cette clause, au cas par cas, sous réserve que la raison invoquée soit valable.

L'Organisation de la course met en place un plan d'amarrage des bateaux que les équipages s'engagent à respecter. Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course.

	18h00 :	Briefing d'accueil pour les équipages.
Samedi 17 octobre	**09h00 :**	Début des contrôles, présence des skippers et co-skippers obligatoires pour le 1er contrôle.
	09h30 :	Régate Exhibition en monotype sur le bassin de l'Eure
	18h00 -20h00:	Parade officielle des skippers suivi de la remise des prix
Mercredi 21 octobre	**15h00 :**	**Briefing sécurité (présence des 2 skippers)**
Jeudi 22 octobre	**10h00 :**	Rencontre enfants skippers
Vendredi 23 octobre	**18h00 :**	Fin des contrôles : Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette heure pourront ne pas être admis à prendre le départ. Heure limite du dépôt de la déclaration de départ.
	19h00 :	Cocktail pour les skippers et les co-skippers au Café de la Praia

Samedi 24 octobre **10h00 : Briefing départ (présence des 2 skippers)**
14h00 : Briefing semi-rigides assistance
14h30 : Briefing vedettes accréditées
15H30 : Briefing des vedettes à passagers

Tous les briefings coureurs auront lieu à Sciences-Po, 77 rue Bellot.

Dimanche 25 octobre **07h00-09h00 : Sortie des concurrents**
10h00-12h30 : Sortie des vedettes à passagers

13h30 : Départ de la Transat Jacques Vabre

En fonction des prévisions météorologiques, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 24 octobre 2015. Les concurrents seront informés de la modification du programme par un avenant publié au plus tard le jeudi 22 octobre à 22h00.

4.2 A Itajaí (heure locale)

4.2.1. Pour la classe Ultimes
Dimanche 8 novembre 14h00 : postlogue, parcours à préciser aller/retour vers la baie d'Itapema, suivi de la remise des prix et d'un diner à ITAJAI

4.2.2 Pour les classes Multi 50 et IMOCA
Samedi 14 novembre : remise des prix et soirée à Itapema
Dimanche 15 novembre 14h00 : postlogue - parcours à préciser aller/retour vers la Baie d'Itapema

4.2.3 Pour la Class40
Vendredi 20 novembre : remise des prix et soirée à Itajai

4.2.4 Postlogues : Pour les postlogues, les concurrents sont tenus d'embarquer les invités prévus par la Ville d'Itajai (3 à 4 invités par bateau selon les classes).

4.2.5 A l'issue de la remise des prix et du postlogue de leur classe, skippers, co-skippers et bateaux sont libres vis à vis de l'organisation course de la transat Jacques Vabre 2015.

4.3 Les heures et lieux d'autres réunions ou manifestations seront affichés sur le tableau officiel.

5 COMMUNICATIONS

Les concurrents doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone par satellite ou mail pour permettre le suivi de l'Epreuve.

Pour raison de sécurité, les concurrents doivent avoir en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur Inmarsat C et leur VHF, en double veille 16/72 (canal de course).

5.1 Radio VHF

- ✓ **Le canal de la course est le 72, y compris pendant les jours de contrôle.**
- ✓ Les informations aux concurrents seront signalées sur ce canal 72.
- ✓ La veille VHF canal 72 pendant les heures d'ouverture du PC Course est obligatoire.
- ✓ Une heure avant leur ETA sur la ligne d'arrivée à Itajaí, les concurrents doivent contacter le comité de course sur le canal 72.

5.2 Téléphone satellite : Vacations obligatoires

A partir du **lundi 26 octobre** des vacations quotidiennes obligatoires sont organisées.
Le PC presse appelle les bateaux sur le fleet broadband du bord pour les bateaux qui sont équipés, les autres seront appelés sur leur iridium.

- ✓ 1ère vacation à 04h15 UTC pour les premiers de chaque classe au classement de 04h00 UTC. Cette vacation aura lieu à 01h30 UTC à partir du 3 novembre. Cette vacation sera supprimée après l'arrivée du premier Class40.
- ✓ 2ème vacation de 9h30 à 11h30 UTC pour les premiers de chaque classe suivis du tiers des bateaux, l'ordre d'appel est indiqué dans l'annexe 5 Vacations. La dernière vacation aura lieu le 20 novembre 2015.

5.3 Message de la nuit

Chaque nuit, entre 19h00 et 04h00 UTC, pendant toute la durée de la course, il est recommandé aux concurrents d'envoyer un mail pour donner des informations sur leur course. Dans ce message, les concurrents peuvent indiquer leurs conditions de navigation et tout autre renseignement qu'ils jugent utile à la Presse.
Pendant toute la durée de la course, les messages sont à envoyer au PC PRESSE à l'adresse : redaction@tjv2015.org

5.4 Météo

Un bulletin météo sera à disposition des concurrents sur leur site FTP (IC 5.6.1).

5.5 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés d'une balise CLS ARGOS. Elles permettent le suivi du bateau.
Un chèque de caution de 2400 Euros à l'ordre de SIRIUS EVENEMENTS est demandé à chaque équipage, ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise en même temps que la déclaration d'arrivée au PC course au Brésil après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante:
CLS Argos /Virginie Durand
8-10 rue Hermes - Parc technologique du Canal - 31526 Ramonville-France

5.6 Classements intermédiaires et positions pendant la course :

5.6.1 L'organisateur met en place une procédure de localisation des navires par le système de balise CLS ARGOS et Inmarsat C par polling si nécessaire.
Pendant toute la durée de la course, le terminal Inmarsat C doit être « loggé » sur le satellite Atlantique Est, pour permettre le polling. Le choix « Océan préféré » doit être Atlantique Est.
La position des bateaux est mise à jour sur le site internet toutes les 30 minutes, sauf au départ et à l'arrivée voir IC 5.6.2.
Des classements intermédiaires sont effectués à 3h, 7h, 11h, 15h, 19h, 23h (UTC) mis sur le site Internet, envoyés à la presse et sur le mail des bateaux, chaque bateau reçoit le classement de sa propre classe.
Un site FTP sera à disposition des concurrents avec les positions de tous les bateaux (Posreport) et les classements intermédiaires en Excel. L'adresse, le login et le mot de passe sont les suivants :
ftp://213.246.60.29 Login : tjv2015 mot de passe : vt720p

5.6.2 Positionnement satellite au départ et à l'arrivée sur le site de la course

De la ligne de départ et sur un rayon de 30 milles, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.
A partir d'un rayon de 50 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à l'arrivée, les bateaux seront positionnés toutes les 5 minutes.
Ces positions seront visibles sur le site officiel de la course, sur une carte spécifique.

5.7 AIS

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 09h00 le jour du départ de la course jusqu'à leur passage de la ligne d'arrivée.

6 PAVILLON DE COURSE

Tout bateau inscrit à la course devra arborer, dans le sens de lecture, dans son gréement (haubans, bas haubans ou outriggers), de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1m au-dessus du pont), 2 pavillons de course Transat Jacques Vabre à partir du vendredi 16 octobre 2015 et jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à la remise des prix à Itajaí. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur, sans instruction (Ceci modifie la RCV 63.1)

7. ZONES REGLEMENTEES (*en attente d'approbation finale par la Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord)*

7.1 ZONES DE COURSE *(annexes 3.a.,3.c.)*

7.1.1 La zone A : zone de départ au Havre (annexe 3 a.)

Cette zone est un carré de 2 milles de côté, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 3.a.

Cette zone est strictement réservée :

- aux concurrents,
- aux semi rigides d'assistance des concurrents accrédités, (jusqu'à 10 mn avant le signal de départ),
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques ORGANISATION),
- aux bateaux des arbitres,
- aux bateaux des entraîneurs des centres d'excellence FFVoile (jusqu'à 10 mn avant le signal de départ),
- aux bateaux presse accrédités (jusqu'à 15 mn avant le signal de départ).

Aucun autre bateau ne sera autorisé à entrer dans cette zone.

7.1.2 La zone E : à Etretat : (annexe 3.c)

Cette zone est un rectangle de 0.8 mille long par 0.6 mille de largeur, délimitée par des droites reliant les points décrits en annexe 3.c:

Cette zone est strictement réservée :

- aux concurrents
- aux navires chargés de la police et de la sécurité du plan d'eau (pavillons spécifiques ORGANISATION),
- aux bateaux des arbitres.

Aucun autre bateau ne sera autorisé à entrer dans cette zone.

7.2. ZONES RESERVEES AUX BATEAUX SPECTATEURS

7.2.1 Zone réservée aux plaisanciers :

C'est un rectangle, situé à l'Est de la zone A concurrents, délimité par des droites reliant les points décrits en annexe 3.b

7.2.2 Zone réservée aux bateaux à passagers

C'est un quadrilatère, situé à l'Ouest de la zone A des concurrents, délimité par des droites reliant les points décrits en annexe 3.b

7.2.3 <u>Les zones réservées aux spectateurs décrites ci-dessus sont interdites aux concurrents à partir de 10h30</u>.

8 LE PARCOURS

8.1 Parcours de la Transat Jacques Vabre 2015

Le parcours est défini en Annexe 2.1

Les coordonnées des bouées sont données en WGS 84, à titre indicatif, et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 60.1(b)).

8.2 Parcours pour les concurrents en retard et concurrents de retour au Havre avec ou sans assistance extérieure

8.2.1 Concurrents en retard

Les concurrents en retard n'ayant pas pris le départ avant la fermeture de la ligne (60 minutes après le signal de départ) ne seront pas autorisés à prendre le départ normal et devront se rendre ou rester au port du Havre. Ils ne pourront partir du Havre qu'après accord écrit conjoint de la direction de course et du Comité de Course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le Comité de Course.

Ces concurrents seront alors considérés comme partants.

Aucun départ retardé du Havre ne pourra avoir lieu plus de 72 heures après le départ de l'épreuve.

Leur parcours est le suivant :

- Départ entre le phare de la Hève et la bouée LH12 du chenal du Havre
- Passer au Nord des bouées latérales du chenal du Havre jusqu'à la bouée LH4
- Bouée Général Metzinger à laisser à bâbord
- Puis parcours défini en annexe 2.1 à partir des 3 zones interdites

Pour tous les bateaux, le temps de course sera calculé à partir du signal de départ de la course.

8.2.2 Concurrents de retour au Havre après avoir pris un départ normal

L'article 8.2.1 s'applique aussi aux concurrents qui, après avoir pris un départ normal, rentreraient au port du Havre avec ou sans assistance extérieure.

8.3 Zones interdites : les concurrents ne sont pas autorisés pendant la course à naviguer dans les zones interdites ci-dessous qui sont considérés comme des obstacles.

8.3.1 Zone interdite des Casquets

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone interdite des Casquets. La zone interdite est un rectangle A, B, C, D, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2.2 « Zones interdites »

8.3.2 Zone interdite d'Ouessant

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone interdite d'Ouessant.

La zone interdite est un rectangle A, B, C, D, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2.2 « Zones interdites »

8.3.3 Zone interdite du Finisterre

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone suivante du Finisterre.

La zone interdite est un polygone A, B, C, D, E, F, points dont les coordonnées sont définies dans l'annexe 2.2 « Zones interdites »

8.3.4 Zone interdite d'Itajai

Il est interdit pendant la course de naviguer dans la zone interdite d'Itajai définie dans l'annexe 2.2 « Zones interdites ».

9 LE DEPART

9.1 **La déclaration de départ pour tous les bateaux et la déclaration de non routage pour les IMOCA et les Class40** doivent être remises au PC Course au plus tard le vendredi 23 octobre 2015 à 18H00. (Annexes 1.a, 1.b).
Les feuilles de déclarations de voiles pour les Class40 et les IMOCA devront être remis au jaugeur d'épreuve au plus tard le vendredi 23 octobre 2015 à 18h00.

9.2.1 **Le départ de la course** sera donné à 13h30 le dimanche 25 octobre 2015 avec un signal d'avertissement 8 minutes avant le départ. (Signal d'avertissement : Pavillon Transat Jacques Vabre)

Les signaux de départ sont effectués à partir du bateau-comité
Les signaux visuels sont appuyés par un décompte VHF canal 72

9.2.2 **10 minutes avant le départ : Seuls le skipper et le co-Skipper devront être à bord du bateau**

9.2.3 **ZONE DE DEBARQUEMENT : A partir de 13h00 , les personnes embarquées qui devront sauter dans l'eau pour débarquer ne pourront le faire que dans la partie sud de la zone A réservée aux concurrents, dans un rectangle formé par une droite reliant LH8 et LH12 et une droite située à 0.3 mille au nord du chenal, les parties Est et Ouest de ce rectangle de débarquement seront les zones spectateurs, interdites aux concurrents.(Annexe 3.a.)**

9.3 **Ligne de départ**

- ✓ La ligne de départ est située dans le Sud de la bouée Octeville Ouest
- ✓ Le bateau-comité –le PSP PLUVIER, de la Marine Nationale arborant les pavillons FFVoile et Ligue de voile Haute Normandie - sera mouillé dans le tiers Ouest la ligne de départ. Une heure avant le départ, sa position géographique sera communiquée en VHF canal 72.
- ✓ La ligne sera orientée approximativement Est/Ouest.
- ✓ La ligne (environ 1 mille) sera formée de deux parties :
  - **Partie ouest pour les multicoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et une bouée gonflable cylindrique orange
  - **Partie Est pour les monocoques**, entre le mât du bateau-comité arborant un pavillon Orange et une bouée gonflable cylindrique orange

9.4 **Rappel individuel :**

- ✓ Les concurrents OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course (72), et/ou par un bateau du comité de course
- ✓ L'absence d'émission ou de réception VHF et/ou de bateau du comité de course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).
- ✓ Un bateau OCS qui ne revient pas pour prendre le départ recevra, sans instruction une pénalité de 5 heures. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.2.2, avant le franchissement de la latitude de 42°N (Cela modifie RCV 28.1).

10 L'ARRIVEE

10.1 La ligne d'arrivée est décrite en Annexe 3.d (coordonnées en WGS 84)
La ligne d'arrivée est située au sud du chenal du port d'ITAJAI, c'est une ligne définie par un alignement entre la bouée N°4 verte du chenal d'Itajaí (26°54.730S 048°36.678W) et le waypoint 26°54.810S;048°36,640W qui pourra être matérialisé par une bouée cylindrique orange et/ou le mât arborant un pavillon Orange du bateau comité.

10.2 Déclaration d'arrivée (Annexe 4)

10.2.1 Déclaration d'arrivée

Aussitôt après son arrivée et au plus tard 6 heures après l'arrivée du bateau au port d'Itajaí (ce délai sera prolongé à 12 heures pour un bateau ayant fini entre 17h00 et 06h00 heure légale brésilienne) chaque concurrent devra remettre à la Direction de course sa déclaration d'arrivée remplie et signée.

10.2.2 Les concurrents sont tenus de garder leur livre de bord ou journal informatique à la disposition du Comité de Course et de la Direction de Course qui pourra en disposer pendant 24 heures.

10.3 Tout concurrent arrivé devra rester au port d'arrivée à la place qui lui aura été attribuée au plus tard jusqu'après le postlogue le concernant : le 8 novembre pour les Ultimes, le15 novembre les IMOCA et les Multi50 et après la remise des prix du 20 novembre pour les Class40

10.4 Les bateaux bénéficieront d'une place jusqu'au 1er décembre 2015. Après cette date, ceux qui souhaitent rester à Itajaí, devront solliciter une autorisation auprès de la direction du port d'Itajaí et payer les frais de port.

11 TEMPS LIMITE / ABANDON

11.1 Pour toutes les classes, la ligne d'arrivée sera fermée 10 jours pleins (soit 240 heures) après l'heure d'arrivée du 1er Class40.

11.2 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le concurrent ou son chef de projet. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

Tout concurrent qui déclenchera sa balise Sarsat-Cospas devra la désactiver dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse, sauf demande contraire des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course.
Tout concurrent qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au Jury pour une instruction selon RCV 69.

12 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

12.1 Pénalité au moment de l'incident

12.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre concurrents, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

12.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.3).

12.1.3 Un bateau qui omettra de réparer selon RCV 44.2, mais qui reconnaîtra immédiatement sa faute lorsque le Jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury**.**

12.1.4 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)).Cette demande doit être faire avant la fin du temps limite pour réclamé précisé dans ces IC.

12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

12.2.1 Pour une infraction à une règle sportive établie après instruction, la pénalité sera, sauf exception, une pénalité en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.2.2 ci-dessous

12.2.2 Manière d'effectuer en course une pénalité en temps

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au concurrent concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le concurrent devra contacter la Direction de course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura indiqué au concurrent.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de course, le concurrent devra retraverser le segment donné, avant de continuer sa course.

12.2.3 Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

12.2.4 Les pénalités pour les infractions citées à l'IC 13.2.2, y compris pour des plombages détériorés, seront à la discrétion du Jury.

12.2.5 Rupture de plomb constatée par le jaugeur:

Dans le cas où le jaugeur constate lors d'une inspection, ou si un bateau en course déclare lui-même, qu'un plomb a été endommagé ou rompu le comité de course pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction, cela change la RCV 63.1.

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, le comité de course réclamera selon la RCV 60.2, sur la base du rapport écrit du jaugeur.

Cette procédure ne s'appliquera qu'en cas de rupture accidentelle attestée par le jaugeur.

12.2.6 Pouvoir discrétionnaire du Jury

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

12.3 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive les pénalités seront des amendes à régler à l'autorité organisatrice ou déductibles des prix. De telles pénalités seront imposées par l'autorité organisatrice.

13 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

13.1 Informer le réclamé:

13.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de course.

13.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis aux concurrents concernés pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email. (Ceci modifie la RCV 61.1(b)).

13.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 13.1.1 ci-dessus.

13.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 13.1.1 ci-dessus.

13.2 Contenu d'une réclamation

13.2.1 Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

13.2.2 Les infractions aux Règles décrites ci-dessous ne pourront pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1(a) :

- programme (IC 4)
- Communications (IC 5)
- plombages et Contrôles de jauge et d'équipements (IC 15)
- Publicité (AC et IC 16)
- Semi rigides d'assistance des concurrents (IC 18)
- Obligation des skippers (IC 20)
- Évacuation des détritus (IC 21 et RCV 55)
- RCV 48.2

13.3 Temps limites

13.3.1 Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de dix-huit heures après son arrivée

13.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision. Cependant, lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. Cela modifie la RCV 62.2.

13.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les dix-huit heures après la communication de la décision aux parties. Cela modifie la RCV 66.

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. Cela modifie la RCV 66.

13.3.4 Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

13.4 Instruction et décision

13.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances. Cela modifie la RCV 63.2.

13.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et l'Inmarsat C implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.3.

13.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc…, communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. Cela modifie la RCV 63.6.

13.4.4 Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans cette instruction 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.
Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents physiquement n'est pas conforme à la RCV N1.

13.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

13.4.6 Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

14 CLASSEMENT

Classement de la Transat Jacques Vabre 2015

Le classement se fait en temps réel par Classe suivant l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à Itajaí. Les bateaux sont répartis en 4 classes telles que prévu dans AC
L'organisation a décidé de confirmer la classe des Ultimes et la classe des Multi 50.

15 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

15.1 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.

15.2 **Au Havre**, des contrôles seront effectués avant le départ. Le skipper et le Co-skipper doivent assister au 1er contrôle du bateau. Ensuite l'un ou l'autre ou leur représentant est tenu d'être présent aux différents rendez-vous fixés par un Contrôleur d'équipement course au large jusqu'à ce que le bateau soit conforme. Un bateau non conforme le vendredi 23 octobre 2015 à 18H00 ne pourra pas prendre le départ de l'Epreuve. En cas de circonstances exceptionnelles, s'il termine de se mettre en conformité avant son heure de départ du quai, le Directeur de Course pourra l'autoriser à prendre le départ.

15.3 **Sortie des bassins du Havre** : L'ordre de sortie sera communiqué aux concurrents au plus tard au briefing du samedi 24 octobre. Tous les bateaux devront être en configuration course quand ils quitteront le bassin Paul Vatine.

15.4 **Pour des raisons de sécurité le commandant du Port du Havre souhaite que les bateaux sortent du port avec leur propre moteur**. Les moteurs ne seront pas plombés par l'organisation avant la sortie des bassins.

15.5 Plombages

15.5.1.Plombage des moteurs : Le plombage du moteur est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 1.d « Procédure d'auto plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée.

15.5.1.1 Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course, puis il doit :

1. Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité de course.
2. Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité de course, donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position quand le scellé a été remplacé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.

3. Transmettre à la Direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la Direction de course.

15.5.2 Autres plombages

Suivants les classes des plombages seront posés par les contrôleurs au Havre avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée, voir la liste en annexe 7.

15.5.3 Plombages et contestation de la qualité du plombage

Il appartiendra à chaque Skipper de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.
Chaque skipper est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages
Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles, ou, dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs.
Les contestations ne seront plus admises après la signature de la déclaration de départ.

15.6 **A l'arrivée**, des contrôles pourront être effectués par le jaugeur d'épreuve soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury International.

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le jaugeur **après l'arrivée** ou,
- par le concurrent **en approchant de la ligne d'arrivée**, qu'après autorisation de la Direction de Course et selon la procédure décrite en 15.5.1.3 : la Direction de Course donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

16 PUBLICITE

16.1 Les concurrents doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'organisation (AC 5.2).

16.2 Toute vente ou distribution d'objets ne sera autorisée dans les ports et sur les plans d'eau de départ et d'arrivée que par l'organisateur.
Des emplacements pourront être attribués pour permettre les opérations de publicité et commerciales.

17 BATEAUX OFFICIELS

17.1 Bateaux Arbitres

- ✓ Le Bateau-Comité arbore les pavillons FFVoile et Ligue de Voile Haute Normandie.
- ✓ Les autres bateaux du Comité de Course arborent le pavillon FFVoile et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION».
- ✓ Les bateaux Jury arborent un pavillon jaune, lettrage JURY et un pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION».
- ✓ Les semi-rigides Jaugeurs arborent un pavillon bleu, lettrage JAUGE et une flamme rose fluo marquée « ORGANISATION».

17.2 Bateaux organisation

- ✓ Semi rigides surveillance du plan d'eau : Flamme rose fluo marquée « ORGANISATION».
- ✓ Vedettes TV accréditées : pavillon rose fluo marquée « ORGANISATION»
- ✓ Vedettes Presse accréditées : pavillon rose fluo marqué « PRESSE »

18 SEMI RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

18.1 Conformément à la règlementation des conditions d'intervention des bateaux entraîneurs, l'organisation nautique établit une liste des embarcations autorisées à pénétrer dans la zone de départ, dans le respect des autres dispositions de la présente règlementation. Les entraîneurs des Centres d'Excellence de la FFVoile seront accrédités de façon prioritaire.

18.2 Un briefing pour les semi rigides d'assistance sera organisé au Havre le samedi 24 octobre à 14h.

18.3 Les pilotes de semi rigides devront remplir l'annexe 1.c. et la remettre au PC Course avec un chèque de caution de 50 € à l'ordre de l'Association Transat Jacques Vabre, ou au plus tard avant le briefing semi rigides où leur sera remise la flamme d'accréditation.

18.4 Dans la zone A réservée aux concurrents au départ, jusqu'à 10 mn avant le départ, seront autorisés un seul semi-rigide d'assistance par concurrent Class40, IMOCA et Multi 50 et trois semi-rigides d'assistance par concurrent ULTIME.

18.5 La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides pour l'ensemble des journées de départ

18.6 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

18.7 VEDETTES A PASSAGERS ACCREDITÉES : Les vedettes à passagers souhaitant avoir accès à la zone réservée située à l'Ouest de la zone de départ, devront en faire la demande au PC Course. La présence du patron de chaque vedette accréditée est obligatoire au briefing du samedi 24 octobre à 15h30, il leur sera remis un pavillon TJV permettant d'entrer dans la zone.

19 PRIX

Seuls les bateaux ayant fini la Transat Jacques Vabre seront pris en compte pour les prix.

19.1 Prix pour le parcours de l'épreuve par Classes selon AC 16.3

L'Association Transat Jacques Vabre versera une dotation correspondant, pour chaque classe, à 50% du montant des inscriptions de la classe. La répartition au sein de cette dotation entre les prix aux skippers et les subventions aux classes a fait l'objet d'un accord entre l'organisation et chaque classe.
Les prix seront répartis de la façon suivante en fonction des inscrits au 15 septembre 2015 : si le nombre d'inscrits devait varier d'ici le départ une mise à jour des prix sera diffusée par avenant au plus tard le 24 octobre.

- Monocoques Class 40

Montant total affecté à la Class40	35 000€
1er	5 000€
2ème	3 000€
3ème	1 500€
Du 4ème au dernier classé	500€
Montant restant pour la Class40	20 000€

En cas d'abandon et/ou d'inscrits supplémentaires, les prix non attribués et/ou le montant supplémentaire sera affecté à la Class40

- Classe Multi 50

Montant total des prix affecté aux Multi50 12 000€

1er	5.000 €
2ème	3.000 €
3ème	2.000 €

Montant restant pour la classe MULTI50 2.000 €

En cas d'abandon, les prix restants seront partagés à part égale entre les Multi50 ayant fini

- IMOCA

Montant total des prix affecté à l' IMOCA : 120 000€

1er	31 200 €
2ème	24 000 €
3ème	18 000 €
4ème	13 200 €
5ème	9 600 €
6ème	7 200 €
7ème	6 000 €
8ème	4 800 €
9ème	3 600 €
10ème	2 400 €

- Ultimes

Montant affecté aux ULTIME	**40 000€**
1er	16 700€
2ème	10 800€
3ème	8 300€
4ème	4 200€

19.2 Remises des prix

Les prix seront remis lors des remises des prix au Brésil.

19.2.1 Au Brésil

La remise des prix des Ultimes aura lieu le dimanche 8 novembre 2015 à 18h30 heure locale, sur le village officiel.

La remise des prix des IMOCA et Multi50 aura lieu le samedi 14 novembre 2015 à Itapema en soirée.

La remise des prix des Class40 aura lieu le vendredi 20 novembre au Yacht Club d'Itajaí à la pointe de Cabeçudas au cours de la soirée officielle.

La présence des skippers arrivés est obligatoire. Les prix ne seront remis qu'aux skippers présents.

20 OBLIGATIONS DU SKIPPER ET DU CO-SKIPPER

La présence du skipper et du co-skipper est obligatoire :

20.1. Au Havre :

- Pour chaque briefing Skipper décrit à l'Avis de Course article 8.
- Du vendredi 16 octobre 2015 à 12h00 au samedi 17 octobre 2015 à 20h00 pour la Régate exhibition et la présentation officielle des skippers.
- Du mercredi 21 octobre 2015 à 15h00 jusqu'au départ de la course.

20.2. A Itajaí:

- A la conférence de presse d'arrivée
- A la remise des prix les concernant,

En cas d'infraction, une pénalité financière de 500€ pourra être imposée à la discrétion de l'organisation de la course, elle pourra être déduite du montant des prix gagnés par le skipper.

21 EVACUATION DES DETRITUS

Un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritus dans l'eau. Les détritus doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile. Ceci modifie la RCV 55.

22 ORGANISATION

22.1 Organisation Générale

L'Association Transat Jacques VABRE, association loi 1901, regroupe les partenaires fondateurs de la Transat Jacques VABRE, la Ville du Havre et JDE. L'Association gère et coordonne l'événement et en assure la promotion.

22.2 Organisation Nautique

Mandatée par l'Association Transat Jacques VABRE, la société SIRIUS EVENEMENTS, représentée par Manfred Ramspacher, est l'Autorité Organisatrice de la course selon la réglementation ISAF et FFVoile, avec la ville du Havre pour les opérations de départ et la ville d'Itajaí pour les opérations d'arrivée, ainsi que leurs Clubs sportifs et la ligue de voile de Haute- Normandie, en collaboration avec la Fédération Française de Voile.

22.3 Direction de course

Mandatée par Sirius Evénements, la direction de course est composée de :

- ✓ Sylvie Viant: Directrice de Course habilitée par la FFVoile course@tjv2015.org
  - Assistée des personnes suivantes :
- ✓ Vanessa Boulaire, assistante Direction de course, vboulaire@tjv2015.org
- ✓ Francis Le Goff, Directeur de course adjoint
- ✓ L'équipe Ligue de Voile HN de surveillance des plans d'eau départ et arrivée
- ✓ René Boulaire : positionnement et classements intermédiaires rboulaire@orange.fr

Sa mission est celle définie dans le texte approuvé par le conseil d'administration de la FFvoile le 18 novembre 2006 en collaboration directe avec le Comité de Course, la Commission Médicale, et le Jury International.

22.4 Arbitres

✓ **Christophe Gaumont,**	**Président du Comité de course**
✓ Hervé Gautier,	Adjoint Comité de Course
✓ **Jean Luc Laurent,**	**Jaugeur d'épreuve**
✓ Jean Luc Gauthier,	Contrôleur d'équipement Course au large
✓ Jean Louis Jaouen,	Contrôleur d'équipement Course au large
✓ Olivier Maréchal,	Contrôleur d'équipement Course au large
✓ Gregory Boyer-Gibaud	Contrôleur d'équipement Course au large

- ✓ **Georges Priol (IJ-FRA),** **Président du Jury**
- ✓ Gordon Davies (NJ-IRL), Juge
- ✓ Romain Gautier (IJ-FRA) Juge
- ✓ Nelson Ilha IJ-BRA) Juge
- ✓ Trevor Lewis (IJ-GBR), Juge

22.5 Commission Médicale

Une commission d'assistance Médicale a été formée sous la responsabilité du médecin officiel de la course, **Jean Yves Chauve.**

Le n° d'appel du médecin est le + 33 6 09 72 47 58 joignable 24/24.

En cas de changement de numéro, le nouveau numéro sera communiqué par mail à l'ensemble de la flotte, au moins 24h avant sa mise en service.

23 DECISION DE PARTICIPER

La décision d'un concurrent de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. En conséquence, en acceptant de participer à la course ou de rester en course, le concurrent décharge l'autorité organisatrice de toute responsabilité en cas de dommage (matériel et/ou corporel).

L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférent, renonciation à toute voie de recours autre que celles prévues par les RCV.

TRANSAT JACQUES VABRE 2015
ANNEXE 1.a. – *APPENDIX 1.a.*
DECLARATION DE DEPART / *DEPARTURE FORM*

Nom du Bateau (*Name of the Yacht*) : N°

Je soussigné(e) *I undersigned,* :
chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « Transat Jacques Vabre» avec mon co-skipper de notre plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles de l'ISAF, l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de jauge et de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.
Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « Transat Jacques Vabre 2015 » race with my co-skipper by our free will, and we agree totally and without restriction to be bound by the International Sailing Rules, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.

Nous reconnaissons que la course à la voile est dangereuse.
We know that yacht racing is dangerous.

Je déclare savoir que la sécurité de mon yacht relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que nous connaissons la manière de l'utiliser.
I declare that I know that the safety of my yacht is my sole and inescapable responsibility, that I have prepared the yacht to meet adverse weather conditions, that there is on board the yacht all the proper safety gear and that we know how to use it.

Je désigne à la Direction de Course les personnes suivantes joignable 24h/24 :
I refer to the Race Management the following person(s) reachable 24/7 during the entire race:

1er Personne Nom *(Name), Prénom (surname)* :……..……..
Tel portable H24 | Tél domicile : | Tél bureau :
Mobile Phone H24: | *Office phone :* | *Home phone :*

2nd Personne Nom *(Name),* Prénom *(Surname)* :……
Tel portable H24 : | Tél bureau : | Tél domicile :
Mobile phone H24 : | *Office phone :* | *Home phone :*

Référent communication Nom *(Name), Prénom (surname)* ……..……..
Tel portable H24 : | Tél bureau : | Tél domicile :
Mobile phone H24 : | *Office phone :* | *Home phone :*

-Je déclare que nous prendrons, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il nous appartient de prendre ou non le départ de la course, puis de continuer ou non la course.
I declare that we will, prior to the start, acknowledge the weather forecast and that it is our sole decision, to start or not the race, then to continue or not the race.

-Je reconnais et accepte que l'organisateur, Sirius Evénements, et toute autre entité ou personne participant à l'organisation de cette épreuve, déclinent toute responsabilité à quelque titre que ce soit en cas de décès, perte, dommage ou blessure aux personnes et aux biens du fait de ma participation à l'épreuve.
I hereby agree and acknowledge that the organising authority, Sirius Evénements, and any other party involved with the organisation of the race disclaim any and all responsibility whatsoever for any death, loss, damage, injury that might occur to persons and goods as a consequence of my participation in the race.

Fait à (at) : Le Havre le (on) :..... 2015 (date)
Signature du skipper *(Skipper signature)* : Signature du co skipper *(Co-Skipper signature)*

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 1.b./*APPENDIX 1.b.*

DECLARATION DE NON-ROUTAGE IMOCA et CLASS40
NON-ROUTING DECLARATION FORM FOR IMOCA AND CLASS40

NOM DU BATEAU (Name of boat):.....…N°……

Nous, soussignés(es)/*I, the undersigned*

……, Skipper du bateau ci-dessus désigné,
Skipper of the boat named above

……, co-skipper du bateau ci-dessus désigné
Co-skipper of the boat named aove

déclarons sur l'honneur que nous respecterons les règles de non-routage sur la Transat Jacques Vabre 2015, IC 1.5.1

declare upon our honor that we will abide by rules of non-routing on the Transat Jacques Vabre 2015, SI rule 1.5.1.

Fait au Havre, le 2015
Location Havre, on 2015

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co Skipper
Co Skipper Signature

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 1.c./*APPENDIX 1.c.*

SEMI-RIGIDE ASSISTANCE

NOM DU BATEAU DE COURSE ASSISTE :……
(NAME OF THE ASSISTED BOAT)

NOM DU PILOTE : ……
(PILOT NAME)

NUMERO DE TELEPHONE : ……
(PHONE NUMBER)

TYPE BATEAU (TYPE OF BOAT) :……
LONGUEUR (LENGTH) :……

NUMERO IMMATRICULATION*(REGISTRED NUMBER) :*……
PUISSANCE MOTEUR *(ENGINE POWER)*……

NOMBRE DE PASSAGERS EMBARQUES (number of passengers on board)……

ASSURANCE RC : Nom de la compagnie : ……..
N° Contrat : ……
(Third liability Insurance) : Name of the company
Contract number :

Chèque de caution de 50€ par flamme d'accréditation à l'ordre de Association Transat Jacques Vabre
50€ for an accreditated flag

Rappel IC 18.4 / 18.5

18.4 La VHF est obligatoire (double veille 16/72)

18.5 Conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tous bateaux concurrents, spectateurs, passagers…

REMINDER SI18.4/18.5

18.4 Radio VHF is mandatory (dual watch 16/72)

18.5 In accordance with the law, the assistance boats shall give assistance, if necessary, to every boats, spectators, passengers…

SIGNATURE DU PILOTE
PILOT SIGNATURE

SIGNATURE DU TEAM MANAGER
Team Manager signature

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 1.d. : AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION
pour tous les bateaux

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le jaugeur le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),

- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis au préparateur référent et/ou au skipper le samedi 24 octobre 2015 au briefing,

- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer le jour du départ, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion**,**

- Une photo numérique du plomb-collier numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible.**

- **Cette photo devra être envoyée par mail ou par sms à la Direction de Course au plus tard à 20h00** le jour du départ, avec le nom du bateau :
  - sur l'adresse suivante : *course@tjv2015.org*
  - Ou sur le téléphone portable de la DC

- *La DC devra accuser réception de l'envoi.*

- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le jaugeur.

- Si la photo n'est pas reçue dans le temps imparti, le jaugeur fera un rapport au Jury qui procédera à une instruction.

- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaudra à absence de photo.¨

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 1.d. : AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION
pour tous les bateaux
(SUITE)

- **Mode d'emploi des scellés moteurs – Notice of the engine's seals**

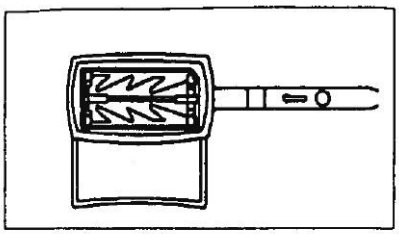


Diagram A

<u>Étape 1</u> Assurez-vous que le rabat d'étanchéité soit placé avec la face avant face à l'utilisateur comme indiqué dans le schéma A

<u>Step 1</u> Make sure the seal flap being placed with the front side facing the user as shown in diagram A

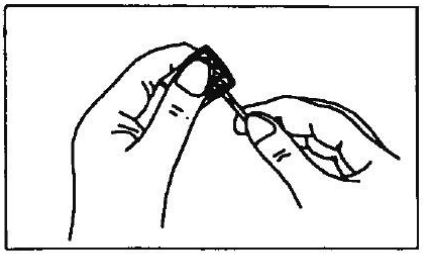


Diagram B

Étape 2 : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre d'insérer la câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma B

Step 2: hold the seal flap using one hand and with the other insert the strip at the hole (follow the arrow for guidance) as shown in diagram B

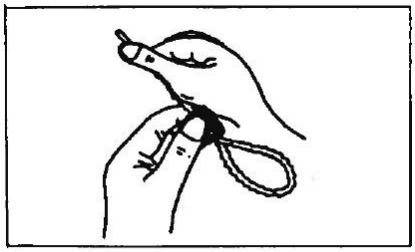


Diagram C

<u>Étape 3</u> : après l'insertion, tirez le câble et au maximum et assurer qu'il n'y a pas d'écart laissé après le scellé comme indiqué dans le schéma C

<u>Step 3:</u> after inserting, pull the strip tight till the maximum and ensure there is no gap left after sealing as shown in diagram C

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 2.1 : PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation. (ceci modifie la RCV 62).

PARCOURS

- **Ligne de départ définie selon IC 9.3.1**
- Bouée DA (Antifer 49°40.949N 000°01.748 E) à laisser à tribord
- Bouée Etretat 1 (49°43.000N 000°11.500 E) à contourner en la laissant à bâbord
- Bouée Etretat 2 **mouillée à 300m dans le Nord de la bouée Etretat 1** à contourner en la laissant à bâbord

- Bouée A8 (49°45,240 N 000°06,400 W) à laisser à bâbord

3 zones interdites (Annexe 2.2) : Les Casquets, Ouessant, Finisterre

- Bouée latérale verte n°2 du chenal d'Itajaí (26°54.630S 048°35.860W) à laisser à tribord

Zone interdite d'Itajaí (Annexe 2.2)

- Ligne d'arrivée selon IC 10.1 et annexe 3.d

TRANSAT JACQUES VABRE 2015
ANNEXE 2.2. : ZONES INTERDITES POUR TOUTES LES CLASSES

Rappel des IC 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3 et 8.3.4

Pour tous les parcours, les zones appelées Les Casquets, Ouessant et Cap Finistère sont interdites aux concurrents
Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation. (Ceci modifie la RCV 62).

1. Zone interdite des Casquets :
Cette zone interdite est un rectangle défini par les points A, B, C, D dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 50°03,509N 002°57,431W
- Point B : 50°08,585N 002°28,257W
- Point C : 49°51,227N 002°21,092W
- Point D : 49°46,257N 002°50,271W

2 Zone interdite d'Ouessant
Cette zone interdite est un polygone défini par les points A, B, C, D, E, F, G dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 49°02,000N 005°36,800W
- Point B : 48°48,600N 005°25,100W
- Point C : 48°37,200N 005°11,900W
- Point D : 48°29,390N 005°22,050W
- Point E : 48°35,100N 005°42,300W
- Point F : 48°42,600N 006°02,800W
- Point G : 48°56,400N 005°51,600W

3 Zone interdite du Cap Finistère
Cette zone interdite est un polygone défini par les points A, B, C, D, E, F dont les coordonnées sont les suivantes :

- Point A : 43°31,400N 010°05,150W
- Point B : 43°21,000N 009°36,400W
- Point C : 43°10,500N 009°44,000W
- Point D : 42°52,900N 009°44,000W
- Point E : 42°52,900N 010°13,700W
- Point F : 43°18,800N 010°13,700W

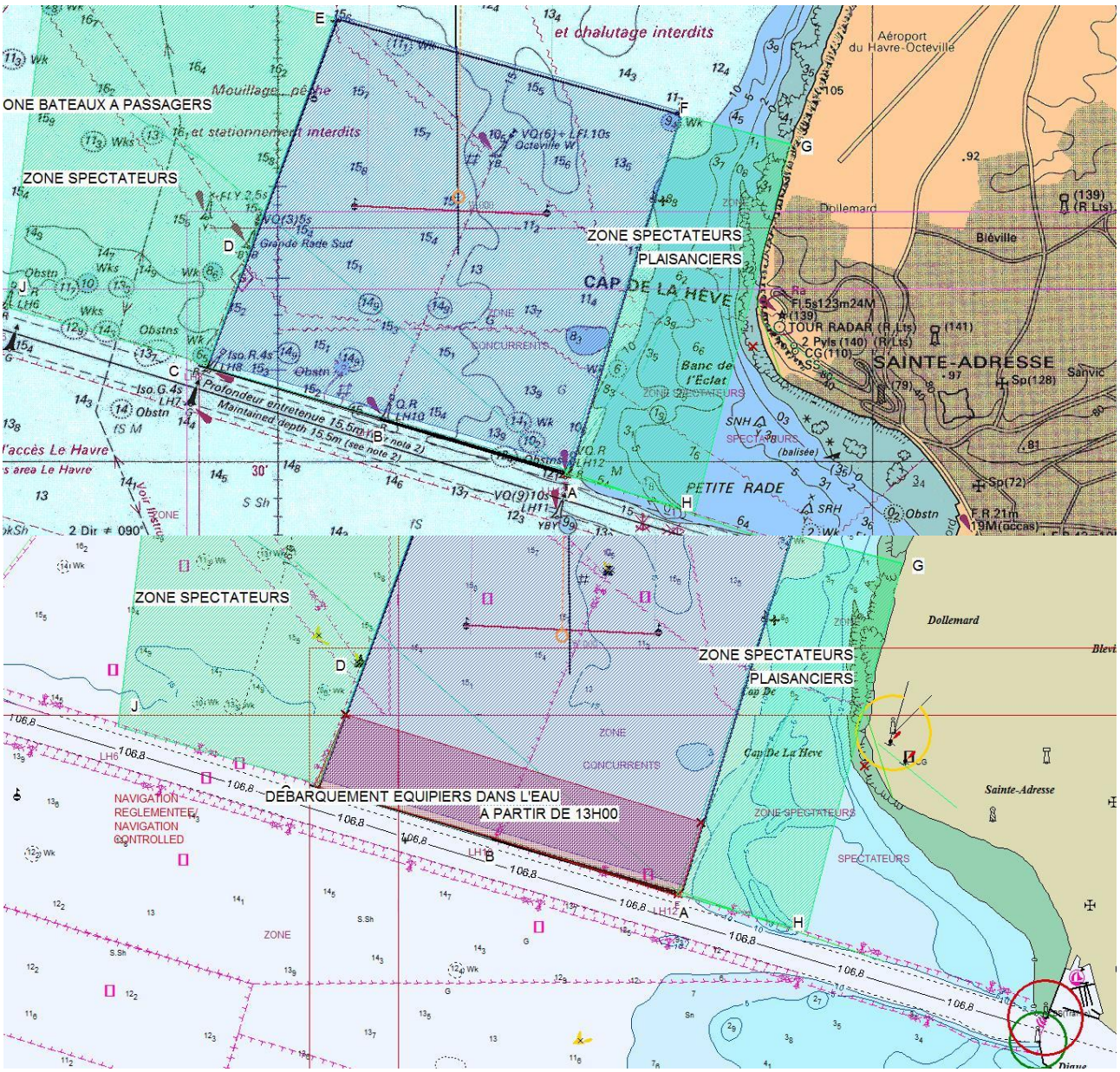
4. Zone interdite d'Itajaí
La zone est un rectangle reliant les bouées de chenal d'Itajai n°1, n°2, n°4 et n°3

- Bouée N°1 latérale rouge : 26°54,567S 048°35,869W
- Bouée N°2 latérale verte : 26°54,630S 048°35,860W
- Bouée N°3 latérale rouge : 26°54,670S 048°36,700W
- Bouée N°4 latérale verte : 26°54,730S 048°36,678W

ANNEXE 3.a. ZONE DE DEPART DES CONCURRENTS

ZONE A : zone de départ réservée aux concurrents et bateaux accrédités :

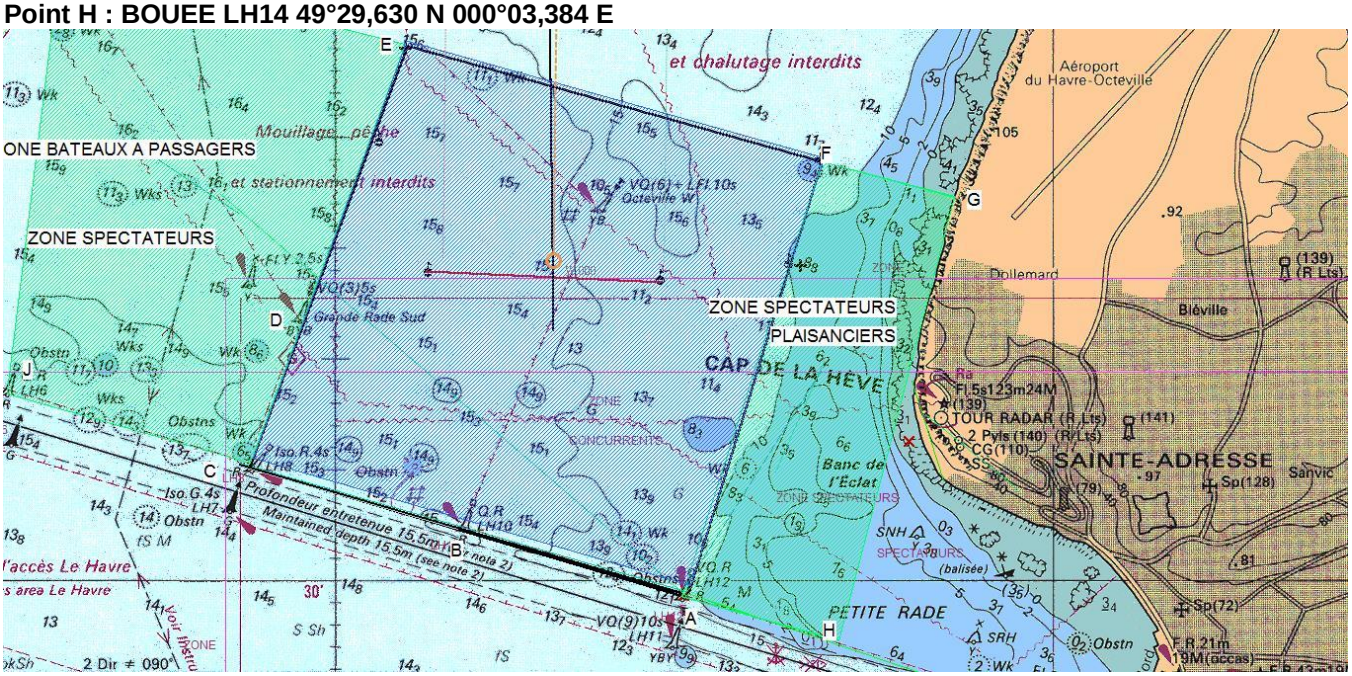
Point A : BOUEE LH12 49°29,827 N 000°02,363 E
Point B : BOUEE LH10 49°30,130 N 000°00,779 E
Point C : BOUEE LH8 49°30,448 N 000°00,807 W
Point D : BOUEE GRANDE RADE SUD 49°31,119 N 000°00,280W
Point E : BOUEE TJV 49°32,350 N 000°00,420 E
Point F : BOUEE TJV 49°31,830 N 000°03,320 E



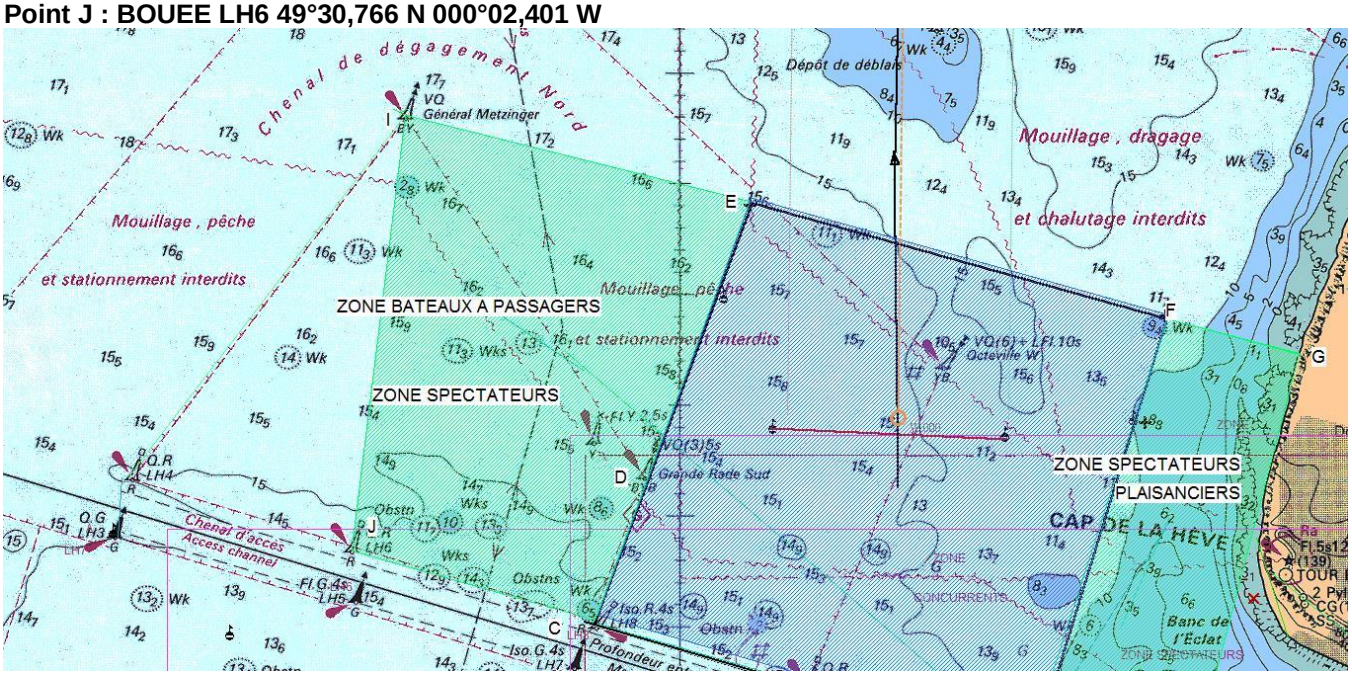
ZONE DEBARQUEMENT A PARTIR DE 13h00

ANNEXE 3.b : DEUX ZONES DE DEPART POUR LES SPECTATEURS

ZONE PLAISANCIERS : Rectangle à l'Est de la zone A des concurrents :
Point A : BOUEE LH12 49°29,827 N 000°02,363 E
Point F : BOUEE TJV 49°31,830 N 000°03,320 E
Point G : intersection de la droite EF avec la côte 49°31,670 N 000°04,230 E
Point H : BOUEE LH14 49°29,630 N 000°03,384 E

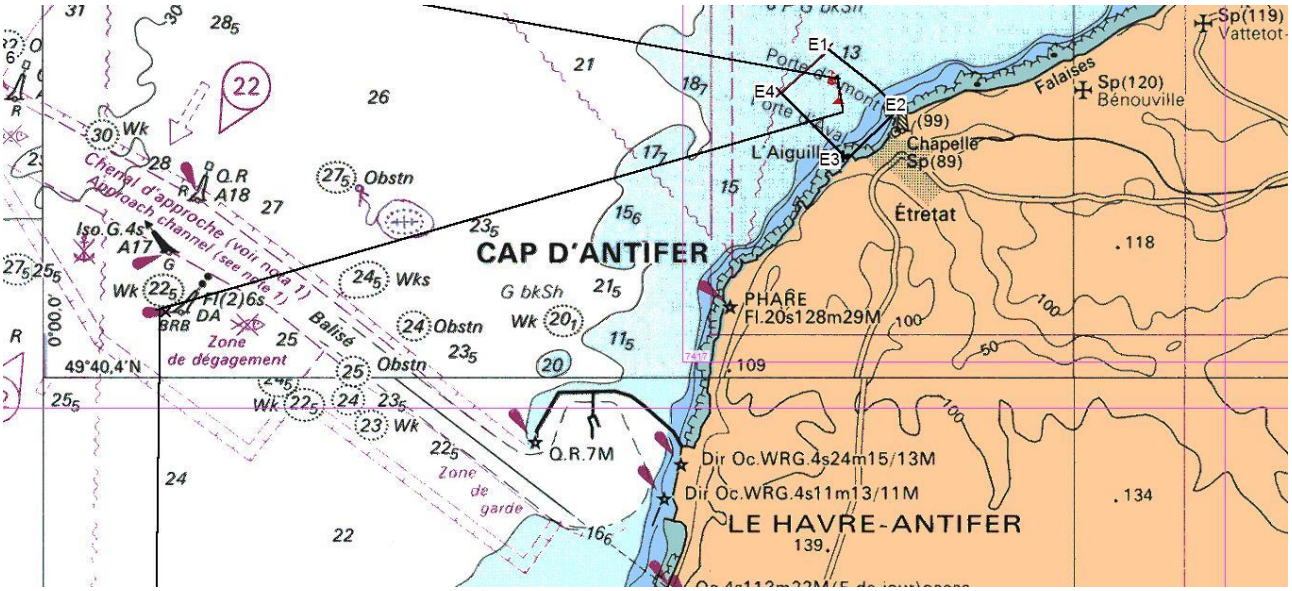


ZONE BATEAUX A PASSAGERS : Quadrilatère à l'Ouest de la zone A des concurrents :
Point C : BOUEE LH8 49°30,448 N 000°00,807 W
Point D : BOUEE GRANDE RADE SUD 49°31,119 N 000°00,280W
Point E : BOUEE TJV 49°32,350 N 000°00,420 E
Point I : BOUEE GENERAL METZINGER 49°32,598 N 000°01,982 W
Point J : BOUEE LH6 49°30,766 N 000°02,401 W

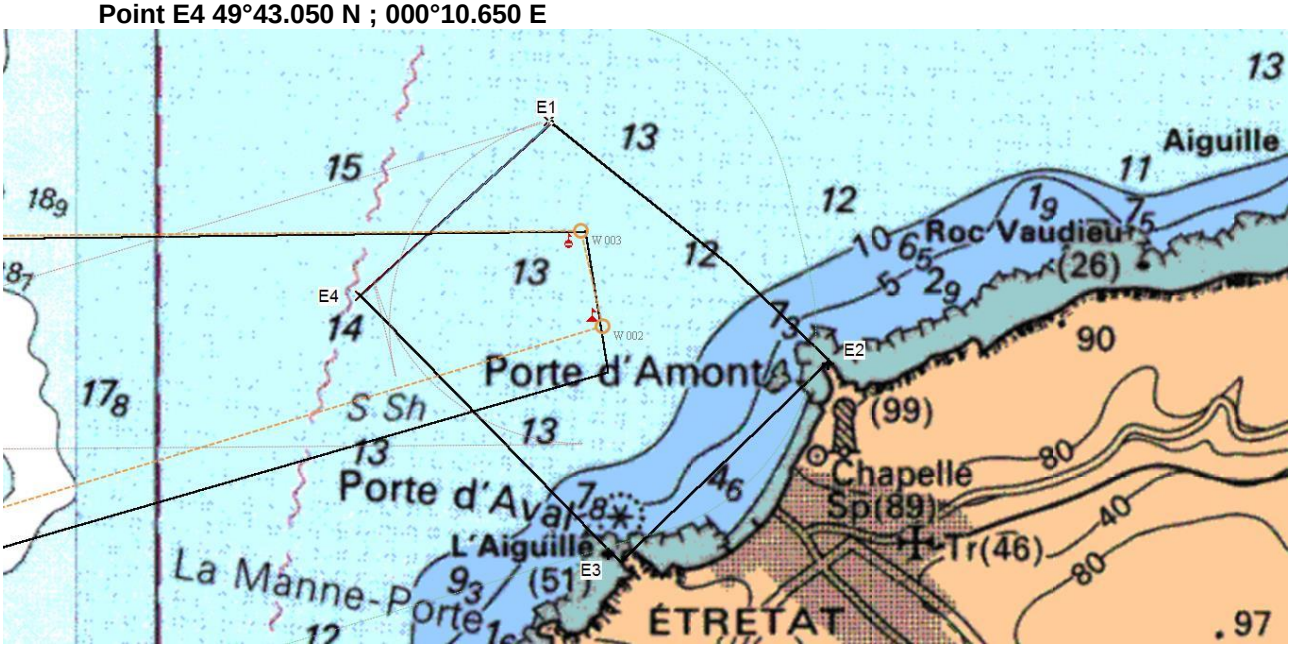


ANNEXE 3.c : ETRETAT

Bouée DA Antifer (49°40,949 N 000°01,748 E) à laisser à tribord

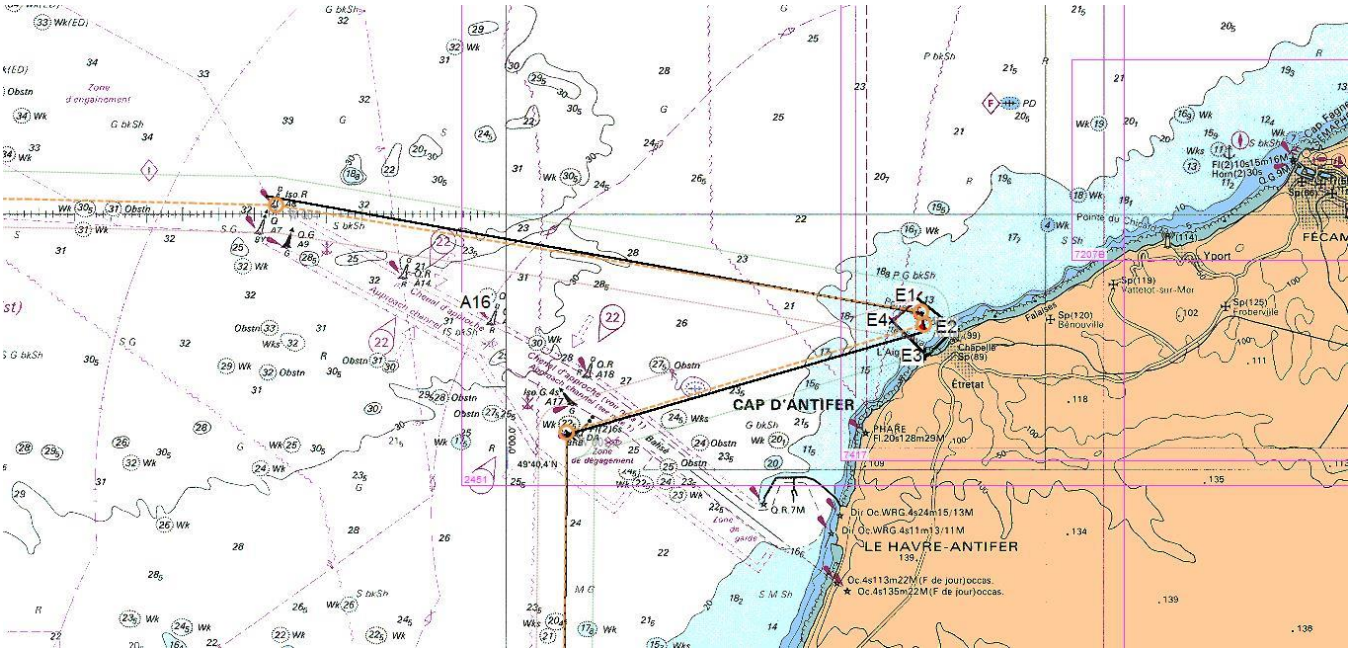


ETRETAT
2 Bouées à virer à Etretat en les laissant à bâbord :
Bouée Etretat 1: 49°43.000 N 000°11.500 E
Bouée Etretat 2: mouillée à environ 300 m dans le nord de la bouée Etretat 1
ZONE E réservée aux concurrents exclusivement
Point E1 49°43.450 N; 000°11.350 E
Point E2 49°42.880 N ; 000°12.370 E
Point E3 49°42.420 N ; 000°11.600 E
Point E4 49°43.050 N ; 000°10.650 E



ANNEXE 3.c. SUITE DU PARCOURS ETRETAT/ANTIFER

Après les bouées ETRETAT, BOUEE A8 49°45,240 N 000°06,400 W à laisser à bâbord puis en route vers le Brésil

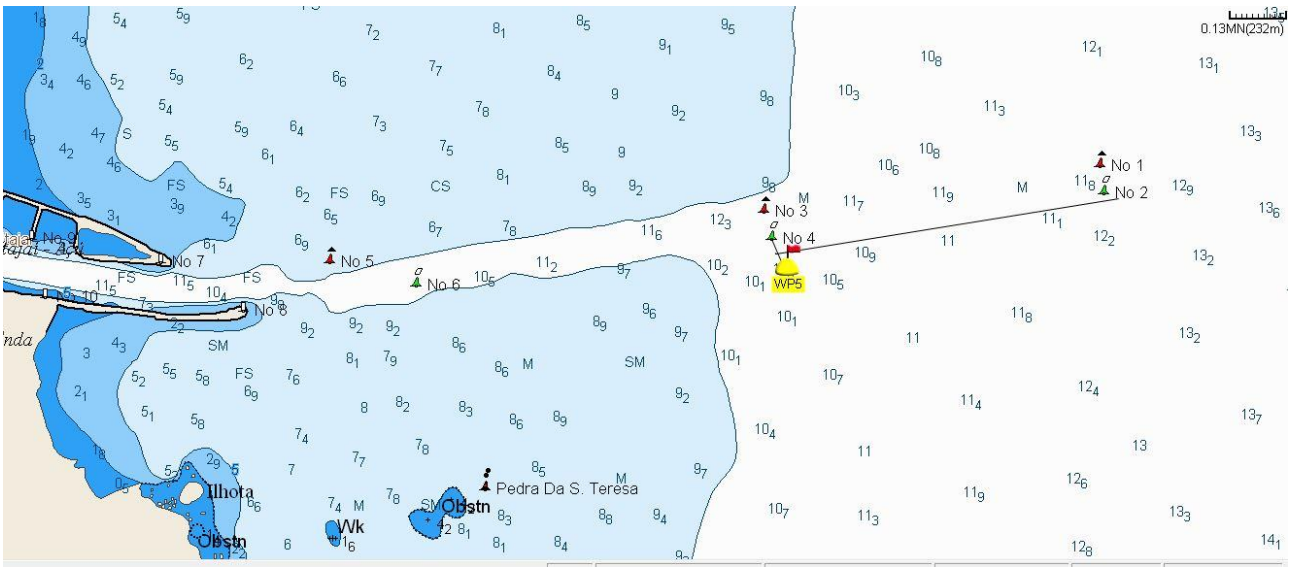


TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 3.d. – *APPENDIX 3.d.*

Zone et ligne d'arrivée / *Finishing area and line*

La ligne d'arrivée est située au sud du chenal du port d'ITAJAI, c'est une ligne définie par un alignement entre la bouée N°4 verte du chenal d'Itajaí (26°54.730S 048°36.678W) et le waypoint 26°54.810S;048°36,640W qui pourra être matérialisé par une bouée cylindrique orange et/ou le mât arborant un pavillon Orange du bateau comité



TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 4/APPENDIX 4

DECLARATION D'ARRIVEE/*FINISHING FORM*

Nom du Bateau *(Name of the Yacht)* :.....

N°de course/*race number* :……

Nous, soussignés(es)……..., skipper et Co-skipper du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur,

We, undersigned..... , Skipper and co-skipper of the above yacht, certify,

- Avoir effectué régulièrement le parcours de l'épreuve.
- *Having completed normally the course of the race.*

- Avoir respecté l'Avis de course et des Instructions de Course de l'épreuve.
- *Having followed the Notice of Race and the Sailing Instructions*.

- Avoir franchi la ligne d'arrivée à Itajaí :
- *Having finished at Itajaï*

le …….. à ……TU.(heure/min/sec)
on …… at ……..UT (hour/min/sec)

Je signale au Comité de Course les incidents suivants :
The following incidents occured :

Fait à Itajaí, le …….. 2015/ *Itajaí on ……..…… 2015*

Signature du skipper/*Skipper 's signature*

Signature du Co-Skipper/*Co-skipper signature*

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 5/APPENDIX 5

ORDRE D'APPEL DES BATEAUX POUR LES VACATIONS

	JOUR 1		JOUR 2		JOUR 3
1	1er Class40	1	1er Class40	1	1er Class40
2	1er Multi50	2	1er Multi50	2	1er Multi50
3	1er IMOCA	3	1er IMOCA	3	1er IMOCA
4	1er ULTIME	4	1Er ULTIME	4	1Er ULTIME
5	ACTUAL	5	CIELA VILLAGE	5	PRB
6	ARKEMA	6	Espoir pour un café	6	Prince de Bretagne
7	BANQUE POPULAIRE VIII	7	FenêtréA Prysmian	7	Queguiner - Leucémie Espoir
8	BASTIDE - OTIO	8	Groupe Setin	8	Rennes Métropole - Saint-Malo Agglomération
9	Bretagne Crédit Mutuel Elite	9	Initiatives - Coeur	9	Safran
10	BUREAU VALLEE	10	Le bateau des métiers by Aerocampus	10	SMA
11	Carac Advanced Energies	11	Le Conservateur	11	Sodebo
12	CLUB 103	12	Le souffle du Nord	12	O Canada
13	Comme un seul homme - Stand as one	13	Macif	13	TeamWork 40
14	CONCISE 2	14	MACSF	14	St Michel - Virbac
15	East Side Story	15	Solidaires en Peloton ARSEP	15	Spirit of Hungary
16	ENO Moustache solidaire	16	Maître CoQ	16	V *and B*
17	Edmond de Rothschild	17	Newrest / Matmut	17	Zetra
18	Hugo Boss	18	Team Concise	18	EÄRENDIL

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 6/APPENDIX 6

« PRESCRIPTIONS OF FFVoile »

FFVoile Prescriptions to RRS 2009 – 2012
Applying to foreign competitors

RRS 64.3 (*):
Jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a measurement protest.

RRS 68 (*):
Any claim for damages arising from an incident involving a boat bound by the RRS shall be subject to the appropriate courts and will not be considered by the jury.

RRS 70. 5 (*):
In such circumstances, the written approval of the FFVoile shall be received before publishing the notice of race and shall be posted on the official notice board during the competition.

RCV 86.3 (*):
An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1 in order to develop or test new rules shall beforehand submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the regatta. The authorization of the FFVoile shall be mentioned in the notice of race, in the sailing instructions, and shall be posted on the official notice board during the regatta.

RRS 88 (*):
Prescriptions of the FFVoile shall be neither changed nor deleted in the sailing instructions, except for competitions for which an international jury has been appointed.
In such case, the prescriptions marked with an asterisk (*) shall be neither changed nor deleted in the sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website www.ffvoile.org, shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

RRS 91 (*):
The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the FFVoile. Such notice of approval shall be posted on the official notice board during the event.

TRANSAT JACQUES VABRE 2015

ANNEXE 7/APPENDIX 7

PLOMBAGES/SEALS

CLASS 40	
Radeau de sauvetage	**Pb en position**
Container de survie	**Pb en position**
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	**Pb en fermeture et en position**
Réservoirs 40 litres d'eau potable	**Pb en position**
Réservoirs de carburant supplémentaires (si nécessaire)	**Pb en position**
Réserve de carburants de sécurité (10l)	**Pb en fermeture et en position**
Mouillage lourd	**Pb en position**
Extincteurs (2)	**Pb en position**

ULTIMES	
Radeau de sauvetage	**Pb en position**
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	**Pb en fermeture**
Réserve de carburants de sécurité	**Pb en fermeture**
Container de survie	**Pb en position**
Les 2 mouillages	**Pb en position**

MULTI 50	
Radeau de sauvetage	**Pb en position**
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	**Pb en fermeture**
Réserve de carburants de sécurité	**Pb en fermeture**
Container de survie	**Pb en position**
Les 2 mouillages	**Pb en position**

IMOCA	
Radeau de sauvetage extérieur	**Pb en position**
Radeau de sauvetage intérieur	**Pb en position**
Container de survie	**Pb en position**
Réserve d'eau douce de secours (1 x 9 litres)	**Pb en fermeture et en position**
Réserve de carburants de sécurité :	**Pb en fermeture et en position**
Les 2 mouillages	**Pb en position**